

LIKENNERAITTIUSKAMPANJA JA JOSEPH T. KLAPPER

PERTTI HEMÁNUS

MTV:n Suoraan Suomeen -ohjelmassa esiteltiin viime keväänä australialaista tv:ssä toteutettua liikennevalistuskampanjaa, jonka yksi teema oli rattijuopumuksen vastustaminen. Kampanjan ideana oli pelottelu, jopa šokkihoito. Ohjelman tekijät väittivät kyseisillä tv-spoteilla saavutetun Australiassa erinomaisia tuloksia ja tuntuivat uskovan, että näin olisi löydetty Suomeenkin sopiva viisasten kivi. Studioon kutsutut vieraat eivät olleet tästä läheskään yhtä vakuuttuneita.

Omassa kovin akateemisessa mielessäni tuo ohjelma synnytti lähinnä yhden kieltämättä nenäkkään kommentin. Takuulla eivät enempää australialaiset tv-spottien tekijät kuin Suoraan Suomeen -ohjelman toimittajakaan tunne nimeä Joseph T. Klapper. Hän on yhdysvaltalainen ja häntä voidaan jo nyt pitää tiedotusopiksi kutsutun nuoren tieteenalan yhtenä klassikkona. Vuonna 1960 hän julkaisi teoksen *The Effects of Mass Communication*, joka sittemmin on levinnyt laajalle myös uusina painoksina. Kirjassaan hän systematisoi, tiivistää ja tulkitsee empiirisen tiedotustutkimuksen tuloksia, joista yksi on se, että pelottelu ja šokkihoito ovat osoittautuneet varsin tehottomiksi ihmisiin vaikuttamisen menetelmiksi.

Klapper palautui uudelleen mieleeni kesäkesän heleimpinä päivinä, jolloin silmiini ensi kerran osuivat Liikennehaittiuskampanjan julisteet. Epätoivoinen naishahmo, joka haluaisi saada takaisin sen aamun ja sanoa: ”Älä lähde autolla”. Epätoivoinen mieshahmo, joka syyttää itseään siitä, että hän asiallisesti ottaen on tappanut parhaan kaverinsa.

Kampanjan tarkoitus on tietenkin hyvä, ja juuri sen vuoksi on tarpeen suunnata siihen kriittinen katse. Kun inhimillistä kärsimystä pyritään vähentämään, onko todennäköistä, että valitut keinot lainkaan johtavat tarkoitettuun tulokseen?

Kampanjajulisteiden ns. muoto on mielestäni hyvääkin parempi, miltei erinomainen. Sattunut tapahtuma on häivytetty pois muilta kuin aivan olennaisilta osin, henkilöhahmot on niin ikään jätetty viitteellisiksi, katsojalle on annettu hyvin suuri vapaus tulkita ja täydentää asia niin kuin hänestä oikealta tuntuu; tosin tämä vapaus on katsojalla aina. Esimerkiksi noiden kahden mainitsemani julisteen voidaan kokea tarkoittavan samaa ilmeisen traagista tapahtumaa tai sitten kahta eri onnettomuutta.

Mutta miksi ihmeessä pelottelu ja šokkihoito ovat osoittautuneet laajan aineiston valossa varsin tehottomiksi ihmisiin vaikuttamisen menetelmiksi?

Vastaukseksi ei tietenkään riitä nykyisen tiedotusopin yleinen väite: mitään viisasten kiveä ei tiedottamisessa eikä valistamisessa ole eikä voi olla olemassa. Ns. reseptio- eli vastaanottotutkimuksen mukaan ihmiset raagoivat samoihin sanomiin hyvinkin eri tavoin, ja eroja synnyttävät ryhmäsidonnaisuudet ja niihin kytkeytyvät kulttuuriset tekijät, mutta toissijaisesti myös henkilökohtaiset ominaisuudet. Tämä on vasta lähtökohta.

Joitakin yleistyksiä voidaan silti esittää. Ihminen pyrkii kokemaan mielihyvää ja välttämään mielihäviötä. Pelotteleva valistus ja muu tiedottaminen operoivat kauhukuvilla, jotka

ovat kielteisiä ja psyykkisesti rasittavia. Jos ohi autoileva, pyörilevä tai kävelevä henkilö muistaa kerran vilkaisuensa Liikenneraittiuskampanjan julistetta – siis tietämättä siinä vaiheessa, mistä oli kysymys –, hän ehkä seuraavalla kerralla jo mielenrauhansa vuoksi osaakin katsoa muualle.

Tietenkään en väitä kaikkien ihmisten kehittelevän näin voimakkaita torjuntamekanismeja puheena olevan kampanjan suuntaan. Väitän vain tällaisen taipumuksen olevan tosiasia. Jätän avoimeksi kysymyksen, onko todennäköistä, että nykyiset ja potentiaaliset rattijuopot, nimenomaan ylemmän promille-ajan ylittävät, ovat määrätietoisimpia kampanjan sanomien torjujia.

No, yhteiskunnan nykyisessä kehitysvaiheessa ihminen normaalisti ”ottaa vastaan” vuorokauden mittaan hyvin monia ja hyvin monenlaisia sanomia. ”Vastaanottaminen” tarkoittaa, että hän ei sulje niiltä silmiään eikä korviaan – ei niin kuin itse tein Vaarallinen suhde -elokuvan loppukohtauksessa. ”Vastaanottamista” seuraa tulkinta, jota voitaisiin kutsua myös uudelleentulkinnaksi. Semiootikko sanoisi, että julisteen tekijän suorittama sisäänkoodausta seuraa sen katsojan suorittama uloskoodaus, ja näiden kahden koodauksen sisällöt voivat poiketa toisistaan hyvin paljon, joskin jokin ulkoinen yhteys niiden välillä säilyy.

Puheena olevien julisteiden sanoma on varsin helppo sivuuttaa henkilökohtaisesti vähemmän relevanttina, jonakin joka ei minua koske. Minähän en ole koskaan ajanut juopuneena enkä tee sitä vastakaan. Tai jos joskus olenkin ajanut parin oluen jälkeen, se johtuu siitä, että taksit ovat tässä maassa sikamaisen kalliita ja julkinen liikenne huonoa – enkä minä mitään vaaraa aiheuttanut silloinkaan, ajelin syrjäiteitä ja alinopeutta.

Rattijuopumukseen sisältyvää riskiä tuskin kukaan tai ainakaan kovin moni sinänsä kielteää. Sitä voidaan kuitenkin häivyttää pois vetoamalla yksittäistapaukseen, siis samalla tekniikalla, jolla kovat tupakkamiehet ja -naiset operoivat. Paljon kapakoissa käyvä tuskin

on voinut välttyä kuulemasta naapuriseurueen keskustelua:

– Kuinkahan monta kertaa Ville on lähtenyt ajamaan pienessä eikä koskaan ole ollut onnettomuudessa mukana.

Ihminen ei koe riskiä vain pahana asiana. Ihmettelen, miksi en muista rattijuopumuskeskustelussa ja -tutkimuksessa koskaan hyödynnetyn Antero Honkasalon kiintoisia riskitutkimuksia. Niiden mukaanhan esim. rakennustyömaalla miehet helposti pitävät kaikkien työturvallisuusmääräysten noudattamista akkamaisena. Voidaan olettaa heidän jopa nauttivan riskien ottamisesta. Niin ikään voidaan olettaa naisten käyttäytymisen roolierojen kapenemisen myötä tässä suhteessa lähenevän miesten käyttäytymistä.

Näin alan lähestyä lopputulemaa, joka tietenkin on spekulatiivinen, ei empiirinen. Liikenneraittiuskampanja on saattanut saada suuren huomioarvon, ja suhtautuminen siihen on todennäköisesti ollut varsin myönteinen. Se ehkä on myös synnyttänyt monissa suomalaisissa julisteiden sisäänkoodausten suuntaisia uloskoodauksia eli liikenneraittiuutta kohtaan myönteistä mielialaa. Todennäköisesti noista monista harva kuitenkaan muutenkaan – Suomessa, jonka liikenne jo kuuluu maailman raittiimpiin – lähtisi ajamaan juopuneena.

Sen sijaan on hyvin epätodennäköistä, että kampanja on vaikuttanut paljonkaan siihen pieneen riskiryhmään, joka primitiivireaktionomaisesti ja kykenemättä asiaa harkitsemaan saattaa lähteä ajamaan umpihumalaiseena. Juuri heidäthän pitäisi ensiksi saada pois liikenteestä, mutta miten, miten ihmeessä?

Jos kampanjoilla kuvitellaan asioita korjattavan, kampanjan aiheita riittäisi. Muistan lukeneeni aamulla alkoholia veressä työhön ajaneiden henkilöiden haastatteluja, joissa he antavat ymmärtää, että on jotenkin häpeällistä ajaa bussilla, jos kerran omistaa auton ja ajokortin. Naapuritkin ihmettelisivät. Bussi siis alkaa olla yhdysvaltalaiseen tapaan lapsia, köyhiä ja värillisiä varten, paitsi että värillisiä on meillä vielä vähän. Tällä en silti tarkoita,

että rattijuoppoutta voitaisiin vähentää mainittavasti myöskään kampanjoimalla yksityisauton jumalointia vastaan.

Voidaan niin ikään kysyä, olisiko Liikenne- ja raittiuskampanjasta jotakin haittaa. Vastaan analogialla: jotkut huumeongelmien erikoistutkijat katsovat, että huonosti suunnitellut, liioittelevat ja moralisoivat huumeiden vastaiset kampanjat voivat uhmareaktionä lisätä huumekekeiluja. En kuitenkaan pidä todennäköisenä, että rattijuopumusjulisteeet olisivat toimineet näin.

Liikennevalistuksen periaateongelma taas on, pitäisikö Suomessa valistaa liikenteen riskeistä yleensä – mikä kieltämättä jää helposti abstraktiksi – vai yksittäisistä riskeistä erikseen. Ihmisen tajunnassa saattavat eri riskit jopa sulkea toisiaan pois. Muistan lukeneeni lähetettyjä kirjoituksia, joissa vaaditaan, että poliisi keskittyy rattijuoppojen kiinni saamiseen ja että heille myös määrätään nykyistä paljon ankarammat rangaistukset, kun taas ylinopeuksia ei tarvitsisi paljonkaan tai lain-

kaan tarkkailla ja nopeusrajoituksia pitäisi tuntuvasti väljentää.

Varmaan Suomessa toteutetaan tulevaisuudessaakin liikenne- ja raittiuskampanjoita. Voitaissiinko niitä etukäteen miettiä tuoreemmista näkökulmista? Suosittelen lähtökohdaksi Valde Mikkosen tärkeää artikkelia kirjassa *Moni ottaa ja ajaa* (toim. Teuvo Peltoniemi). Tuon puheenvuoron nimeltä Rattijuoppous psykologisena ongelmana yksi lähtökohtahan on, että ihmisen toiminta on itsekontrollin ohjaamaa, mutta itsekontrolli puolestaan riippuu sekä ulkoisista että sisäisistä tekijöistä. ”Itsekontrolli rattijuoppouden hallinnassa olisi täysin ulkoa ohjautuvaa, jos ihminen pidättyisi juopuneena ajamisesta vain siitä syystä, että lähiympäristö paheksuu sitä tai että kiinnijoutuminen rangaistusseuraamukseksi on mahdollista. Täydellinen sisäinen ohjautuvuus puolestaan viittaa tilanteeseen, jossa pidättyminen juopuneena ajamisesta on omaksutun normin sanelemaa ulkoisista seureauksista riippumatta.”